TEISINGUMO TEISMO (trečioji kolegija) SPRENDIMAS

2011 m. spalio 13 d.*

Byloje C-83/10

dėl *Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra* (Ispanija) 2010 m. vasario 1 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2010 m. vasario 11 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Proceso kalba: ispanų.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

prieš

Air France SA

TEISINGUMO TEISMAS (trečioji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas K. Lenaerts, teisėjai J. Malenovský (pranešėjas), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász ir D. Šváby,

generalinė advokatė E. Sharpston,
kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— A. Sousa Rodríguez, López Sousa, Puga Lueiro, Rodríguez González, Pato Barreiro, M. López Alonso ir Pato Rodríguez, atstovaujamų *Procurador de los Tribunales* J. Portela Leiros, padedamo advokato J. González Pérez,

— Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir M. Perrot,

— Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* M. Russo,

— Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos M. Szpunar,

— Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos S. Hathaway, padedamo baristerio D. Beard,

— Europos Komisijos, atstovaujamos L. Lozano Palacios ir K. Simonsson,

susipažinęs su 2011 m. birželio 28 d. posėdyje pateikta generalinės advokatės išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 2 straipsnio 1 punkto ir 12 straipsnio išaiškinimu.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant bylą tarp septynių oro transporto keleivių ir *Air France SA* (toliau – *Air France*) dėl žalos, kurią jie tvirtina patyrę ilgam laikui atidėjus skrydžius, ir nepatogumų, patirtų skrendant iš Paryžiaus (Prancūzija) į Vigo (Ispaniją) dėl šios oro transporto bendrovės orlaivio techninių problemų, atlyginimo.

Teisinis pagri•ndas

Tarptautinė teisė

3 Europos bendrija dalyvavo Monrealyje 1999 m. gegužės 10–28 d. vykusioje Tarptautinėje diplomatinėje konferencijoje oro transporto teisės klausimais, kurioje priimta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo (toliau – Monrealio konvencija), ir šią konvenciją pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d.

4 2001 m. balandžio 5 d. Europos Sąjungos Taryba priėmė sprendimą 2001/539/EB dėl Europos bendrijos priimamos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (OL L 194, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491). Europos Sąjungai ši konvencija įsigaliojo 2004 m. birželio 28 d.

5 Monrealio konvencijos III skyriaus „Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis“ 19 straipsnyje „Vėlavimas“ nurodyta:

„Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.“

6 Šios konvencijos to paties skyriaus 22 straipsnio „Atsakomybės ribos dėl vėlavimo, bagažo ir krovinio“ 1 dalyje skelbiama:

„Žalos, atsiradusios dėl vėlavimo, kaip numatyta 19 straipsnyje, vežant keleivius, vežėjo atsakomybė kiekvienam keleiviui neviršija 4 150 specialiųjų skolinimosi teisių.“

7 Monrealio konvencijos 29 straipsnyje „Reikalavimų pagrindas“ numatyta:

„Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu koks jo pagrindas, ar tai būtų ši konvencija, sutartis, deliktas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas <...>“

Sąjungos teisė

Reglamentas (EB) Nr. 2027/97

8 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (OL L 285, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 3 t., p. 489) su pakeitimais, padarytais 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, p. 2; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 6 t., p. 246; toliau – Reglamentas Nr. 2027/97), 1 straipsnyje numatyta:

„Šis reglamentas įgyvendina atitinkamas Monrealio konvencijos nuostatas <...>."

9 Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalyje įtvirtinta:

„Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos."

Reglamentas Nr. 261/2004

10 Reglamento Nr. 261/2004 10 ir 17 konstatuojamosiose dalyse tvirtinama:

„10. Keleiviai, kuriuos be jų sutikimo atsisakoma vežti, turėtų turėti galimybę atsisakyti [savo] skrydžio ir atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba tęsti kelionę patenkinamomis sąlygomis, taip pat jais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio.

<...>

17. Keleiviais, kurių skrydžiai atidedami nurodytam laikui, turėtų būti tinkamai pasirūpinta, ir jie turėtų turėti galimybę atsisakyti [savo] skrydžio bei atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba tęsti kelionę patenkinamomis sąlygomis."

11 Šio reglamento 1 straipsnio „Tikslas" 1 dalyje numatyta:

„Šis reglamentas jame nurodytomis sąlygomis nustato minimalias keleivių teises, kai:

a) juos be jų sutikimo atsisakoma vežti;

b) jų skrydis atšaukiamas;

c) jų skrydis atidedamas."

12 Šio reglamento 2 straipsnio „Sąvokų apibrėžimai“ l punkte nustatyta:

„Šiame reglamente:

<...>

l) „atšaukimas“ – tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas.“

13 To paties reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1–3 dalyse nurodyta:

„1. Atšaukus skrydį:

a) skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 8 straipsnį;

b) oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnio 2 dalį, taip pat nukreipimo kitu maršrutu atveju, jei pagrįstai tikimasi, kad naujojo skrydžio išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po atšaukto skrydžio planuoto išvykimo, – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;

ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;

iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

2. Kai keleiviams pranešama apie skrydžio atšaukimą, jiems paaiškinama, kokiu kitu transportu jie galėtų keliauti.

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

14 Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio „Atidėjimas“ 1 dalyje nustatyta:

„Kai skrydį vykdantis oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad tvarkaraštyje numatytas skrydžio išvykimo laikas bus atidėtas:

a) dviem ar daugiau valandoms – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba

b) trims ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturioms ar daugiau valandoms – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis oro vežėjas teikia keleiviams:

i) 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą;

ii) kai pagrįstai tikimasi, kad išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po anksčiau skelbto išvykimo laiko – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;

iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkioms valandoms – 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.“

15 Šio reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje teigiama:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

<…>“

16 Šio reglamento 8 straipsnyje „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“ nurodyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams leidžiama rinktis:

a) — per septynias dienas 7 straipsnio 3 dalyje numatytu būdu atgauti visą už bilietą jį perkant sumokėtą sumą, už neįvykusios kelionės dalį arba dalis sumokėtą sumą ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis sumokėtą sumą, jei pagal keleivio numatytą kelionės planą skrydis nebeteko prasmės, taip pat tam tikrais atvejais

— kaip galima greičiau skrydį į pirmąją išvykimo vietą;

b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis;

c) nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų.

<...>

3. Jei miestą ar regioną aptarnauja keli oro uostai ir skrydį vykdantis oro vežėjas siūlo keleiviui skrydį į kitą oro uostą nei nurodytasis keleivio įsigytame biliete, skrydį vykdantis oro vežėjas padengia keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio įsigytame biliete nurodytąjį oro uostą arba į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą kainą."

17 Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnio „Teisė į rūpinimąsi" 1 ir 2 dalyse nustatyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams nemokamai pasiūloma:

a) maistas ir gaivinamieji gėrimai, atsižvelgiant į laukimo laiką;

b) apgyvendinimas viešbutyje tais atvejais,

— kai būtina pasilikti vieną ar daugiau naktų, arba

— kai būtina pasilikti ilgiau nei buvo numatęs keleivis;

c) transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą (viešbutį ar kitą) ir atgal.

2. Be to, keleiviams pasiūloma du kartus nemokamai paskambinti telefonu, išsiųsti telekso ar fakso pranešimus arba elektroninius laiškus.“

18 Šio reglamento 12 straipsnio „Papildoma kompensacija“ 1 dalyje teigiama:

„Šis reglamentas taikomas nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją. Pagal šį reglamentą gautos kompensacijos suma gali būti atimama iš tokios kompensacijos sumos.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

19 Ieškovai pagrindinėje byloje sudarė su *Air France* vežimo oru iš Paryžiaus (Prancūzija) į Vigą (Ispanija) šios bendrovės vykdomu skrydžiu Nr. 5578 sutartį. Buvo numatyta, kad orlaivis, kuriuo bus vykdomas skrydis, iš Paryžiaus (Šarlio de Golio oro uosto) išvyks 2008 m. rugsėjo 25 d. 19 val. 40 min.

20 Keletą minučių po orlaivio pakilimo iš anksto numatytu laiku pilotas nusprendė grįžti į išvykimo punktą, t. y. Paryžiaus Šarlio de Golio oro uostą, dėl orlaivio techninio gedimo. Byloje nėra duomenų apie tai, kad po grįžimo į išvykimo oro uostą orlaivis vėliau būtų vėl pakilęs ir į paskirties punktą nuskridęs vėliau, nei numatyta.

21 Trims šio skrydžio keleiviams buvo pasiūlyta išskristi kitą rytą, t. y. 2008 m. rugsėjo 26 d., 7 val. 5 min. numatytu skrydžiu iš Paryžiaus Orli oro uosto į Portą (Portugalija), iš kurio jie Vigo miestą pasiekė taksi. Kitam keleiviui pasiūlyta vykti tos pačios dienos skrydžiu iš Paryžiaus į Vigą per Bilbao. Kitus keleivius *Air France* priėmė į taip pat 2008 m. rugsėjo 26 d. numatytą jos pačios vykdomą skrydį Paryžius–Vigas, o orlaivis, kuriuo numatyta vykdyti skrydį, turėjo išvykti tą pačią valandą kaip ir patyręs gedimą, t. y. 19 val. 40 min. Tik vienas iš 2008 m. rugsėjo 25 d. skrydžio keleivių buvo apgyvendintas *Air France* lėšomis, o visi kiti iš šios oro transporto bendrovės nesulaukė jokios pagalbos.

22 Septyni skrydžio Nr. 5578 keleiviai, ieškovai pagrindinėje byloje, kreipėsi į *Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra* (Pontevedros komercinis teismas Nr. 1) su prašymu priteisti iš *Air France* dėl vežimo oro transportu sutarties nevykdymo patirtų nuostolių atlyginimą.

23 Ieškovai pagrindinėje byloje prašo kiekvienam iš jų priteisti po 250 EUR kaip Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją. Vienas iš ieškovų prašo priteisti dar ir taksi išlaidų už kelionę nuo Porto oro uosto iki Vigo atlyginimą. Kitas ieškovas prašo padengti jo maisto Paryžiaus oro uoste išlaidas ir išlaidas už papildomą šuns priežiūros dieną. Visi ieškovai taip pat reikalauja iš *Air France* priteisti jų patirtos neturtinės žalos atlyginimą.

24 Tokiomis aplinkybėmis *Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 2 straipsnio l punkte apibrėžta „atšaukimo“ sąvoka turi būti aiškinama kaip reiškianti tik numatytu laiku neįvykdytą skrydį, ar ji taip pat apima bet kurį atvejį, kai rezervuotas skrydis buvo pradėtas vykdyti, tačiau lėktuvas nepasiekė savo paskirties vietos, įskaitant ir priverstinį grįžimą į išvykimo oro uostą dėl techninių priežasčių?

2. Ar šio reglamento 12 straipsnyje esanti „papildomos kompensacijos“ sąvoka turi būti aiškinama taip, kad atšaukto skrydžio atveju nacionaliniam teismui leidžiama priteisti žalos, įskaitant neturtinę, atlyginimą dėl neįvykdytos vežimo oru sutarties pagal kriterijus, kuriuos įtvirtina nacionalinės teisės normos ir nacionalinių teismų praktika sutartinių prievolių neįvykdymo srityje, ar, atvirkščiai, ši kompensacija turi apimti tik keleivių patirtas tinkamai pagrįstas išlaidas, kurias

vežėjas oru nepakankamai padengė atsižvelgiant į [Reglamento Nr. 261/2004] 8 ir 9 straipsnių reikalavimus, net jeigu šiomis nuostatomis nebuvo remtasi, ir, galiausiai, ar šios dvi papildomos kompensacijos sąvokos tarpusavyje suderinamos?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

25 Tam, kad keleiviams galėtų priteisti kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7 straipsnius, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, kurio prašoma nustatyti, ar atitinkamas skrydis gali būti laikomas „atšauktu“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio l punktą, iš esmės klausia, ar „atšaukimo“ sąvoka apima tik tuos atvejus, kai atitinkamas orlaivis apskritai neišskrenda, ar apima ir atvejį, kai orlaivis išskrenda, tačiau vėliau dėl lėktuvo techninio gedimo yra priverstas grįžti į išvykimo oro uostą.

26 Pirmiausia reikia priminti, kad šio reglamento 2 straipsnio l punkte „atšaukimas“ apibrėžtas kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“. Taigi prieš nustatant „atšaukimo“ sąvokos reikšmę, iš pradžių reikia apibūdinti „skrydžio“ sąvokos, kaip ji suprantama pagal šį straipsnį, reikšmę.

27 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad skrydį iš esmės sudaro vežimo oro transportu operacija, taigi tai tam tikras šio vežimo „vienetas“, vykdomas oro transporto vežėjo, kuris nustato jo maršrutą (2008 m. liepos 10 d. Sprendimo

Emirates Airlines, C-173/07, Rink. p. I-5237, 40 punktas). Jis dar patikslino, kad maršrutas yra esminis skrydžio, atliekamo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą planą, elementas (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, Rink. p. I-10923, 30 punktas).

28 Kadangi sąvoka „maršrutas“ reiškia kelią, kuriuo orlaivis turi skristi nustatyta tvarka iš išvykimo oro uosto į paskirties oro uostą, tam, kad skrydį galima būtų laikyti įvykdytu, nepakanka, kad orlaivis išvyktų numatytu maršrutu, ir būtina, kad jis dar pasiektų pagal minėtą maršrutą numatytą paskirties punktą. Aplinkybė, kad orlaivis išskrido, tačiau vėliau grįžo į išskridimo oro uostą nepasiekęs pagal maršrutą numatyto paskirties punkto, reiškia, kad skrydis, koks buvo numatytas iš pradžių, negali būti laikomas įvykusiu.

29 Be to, iš Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punkte pateikto apibrėžimo visiškai nematyti, jog, nepaisant to, kad iš pradžių numatytas skrydis neįvykdytas, šio skrydžio „atšaukimui“, kaip jis suprantamas pagal šį straipsnį, dar būtina priimti eksplicitinį jo atšaukimo sprendimą.

30 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas yra nurodęs, jog išvadą apie atšaukimą iš principo galima daryti tais atvejais, kai iš pradžių numatytas ir atidėtas skrydis pakeičiamas kitu skrydžiu, t. y. kai pradinio skrydžio plano atsisakoma, o šio skrydžio keleiviai prisijungia prie kito skrydžio, kuris taip pat suplanuotas, tačiau nepriklauso nuo į jį perkeltų keleivių rezervuoto skrydžio, keleivių (minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 36 punktas).

31 Tokiu atveju visiškai nebūtina, kad visi keleiviai, kurie buvo rezervavę vietas iš pradžių numatytam skrydžiui, būtų vežami kitu skrydžiu. Šiuo atveju svarbi tik kiekvieno taip vežamo keleivio konkreti situacija, t. y. iš atitinkamo keleivio pozicijos vertinama aplinkybė, kad atsisakyta pradinio skrydžio plano.

32 Šiuo atžvilgiu reikia nurodyti, kad įvairiose Reglamento Nr. 261/2004 1 straipsnio 1 dalies b punkto ir Reglamento Nr. 261/2004 10 ir 17 konstatuojamųjų dalių kalbinėse versijose minimas „jų“ arba „[savo]“ skrydžio atšaukimas.

33 Byloje nustatyta, kad visi ieškovai pagrindinėje byloje buvo perkelti į kitus skrydžius, suplanuotus kitą dieną nei iš pradžių numatytas išvykimas, kad galėtų pasiekti, tam tikrais atvejais – su persėdimu, paskirties punktą, t. y. Vigą. Taigi, iš pradžių numatytas „jų skrydis“ laikytinas „atšauktu“.

34 Galiausiai reikia pažymėti, kad priežastis, dėl kurios orlaivis buvo priverstas grįžti į išvykimo oro uostą ir dėl to nepasiekė paskirties vietos, nėra svarbi pripažįstant įvykį „atšaukimu“, kaip jis suprantamas pagal minėtą Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punkte esantį apibrėžimą. Ši priežastis iš tiesų yra svarbi tik sprendžiant žalos, kurią keleiviai patyrė atšaukus jų skrydį, atlyginimo klausimą, kai reikia nustatyti, ar atitinkamu atveju atšaukta „dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“, kaip tai nurodyta Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje, nes tai konstatavus neprivalu mokėti kompensacijos.

35 Atsižvelgiant į pirma išdėstytus motyvus į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punkte apibrėžtą „atšaukimo“ sąvoką reikia aiškinti taip, kad tokioje situacijoje, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, ji apima ne tik tuos atvejus, kai atitinkamas orlaivis apskritai neišskrenda, bet ir tuos atvejus, kai orlaivis išskrido, tačiau dėl kokios nors priežasties buvo priverstas grįžti į išvykimo oro uostą, o šio orlaivio keleiviai buvo perkelti į kitus skrydžius.

Dėl antrojo klausimo

36 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar nacionalinis teismas, vadovaudamasis nacionalinės teisės normomis, gali įpareigoti oro vežėją atlyginti dėl neįvykdytos vežimo oru sutarties patirtą visų rūšių, įskaitant neturtinę, žalą. Jis konkrečiai norėtų sužinoti, ar ši papildoma kompensacija gali apimti išlaidas, kurias keleiviai patyrė dėl to, kad oro vežėjas neįvykdė jam pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsnius priklausančių pareigų suteikti pagalbą ir pasirūpinti.

37 Pirmiausia reikia priminti, kad Reglamento Nr. 261/2004 1 straipsnyje pabrėžiamas minimalus teisių, kurios juo pripažįstamos oro transporto keleiviams, kai juos be jų sutikimo atsisakoma vežti, jų skrydis atšaukiamas arba jų skrydis atidedamas, pobūdis. Be to, šio reglamento 12 straipsnyje „Papildoma kompensacija“ numatyta, kad šis reglamentas taikomas nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją. Ten pat patikslinta, kad pagal šį reglamentą gautos kompensacijos suma gali būti atimama iš tokios kompensacijos sumos.

38 Iš šių nuostatų darytina išvada, kad oro transporto keleiviams pagal Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnį suteikta kompensacija skirta papildyti kitas šiame reglamente numatytas priemones, kad keleiviams būtų kompensuota visa žala, patirta dėl to, kad oro vežėjas neįvykdė savo sutartinių įsipareigojimų. Taigi, šia nuostata nacionaliniam teismui leidžiama nurodyti oro vežėjui atlyginti žalą, kurią keleiviai patyrė dėl oro transporto sutarties nevykdymo, remiantis kitu nei Reglamentas Nr. 261/2004 teisiniu pagrindu, t. y. Monrealio konvencijoje ar nacionalinėje teisėje numatytomis sąlygomis.

39 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, jog pačios standartiškai ir nedelsiant pagal Reglamentą Nr. 261/2004 taikomos priemonės neužkerta atitinkamiems keleiviams, dėl tos pačios oro vežėjo neįvykdytos sutartinės prievolės patyrusiems ir žalos, suteikiančios teisę į kompensaciją, galimybės, be kita ko, pareikšti ieškinį dėl minėtos žalos atlyginimo pagal Monrealio konvencijoje numatytas sąlygas (šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 47 punktą).

40 Konkrečiai tariant, Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsniuose, kurie vienos iš valstybių narių teritorijoje įsteigto oro vežėjo atsakomybei taikomi pagal Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalį, patikslinamos sąlygos, kuriomis atitinkami keleiviai gali reikšti ieškinius siekdami iš vežėjų, atsakingų už žalą dėl vežimo oru sutarties neįvykdymo, prisiteisti individualizuoto dydžio nuostolių atlyginimą.

41 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad 2010 m. gegužės 6 d. sprendime (*Walz*, C-63/09, Rink. p. I-4239, 29 punktas) Teisingumo Teismas nusprendė, kad Monrealio konvencijos III skyriuje vartojami žalą reiškiantys terminai „préjudice“ ir „dommage“ turi būti suprantami kaip apimantys tiek turtinę, tiek neturtinę žalą. Darytina išvada, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnį gali būti kompensuojama ne tik turtinė, bet ir neturtinė žala.

42 Dėl papildomos kompensacijos pagal Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnį pažymėtina, kad nacionalinis teismas negali nurodyti oro vežėjui, jog šis atidėtų ar atšauktų skrydžių keleiviams atlygintų išlaidas, patirtas dėl to, kad šis oro vežėjas neįvykdė šio reglamento 8 ir 9 straipsniuose numatytų pareigų suteikti pagalbą (grąžinti už bilietą sumokėtą sumą arba nukreipti į paskirties punktą kitu maršrutu, padengti kelionės iš

atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą oro uostą išlaidas) ir pasirūpinti (apmokėti maitinimosi, nakvynės ir ryšio išlaidas).

43 Oro transporto keleivių reikalavimai, grindžiami šiuo reglamentu jiems pripažintomis teisėmis, kaip antai numatytomis jo 8 ir 9 straipsniuose, neturėtų būti priskiriami prie „papildomos“ kompensacijos, kaip ji apibrėžta šio sprendimo 38 punkte.

44 Tačiau kai oro vežėjas pažeidžia jam pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsnius tenkančias pareigas, oro transporto keleiviai turi teisę, vadovaudamiesi šiuose straipsniuose nurodytais kriterijais, pasinaudoti teise į kompensaciją.

45 Galiausiai dėl nacionalinio teismo klausimo, ar oro transporto keleivių teisėms, numatytoms Reglamento Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsniuose, atsirasti nustatyta sąlyga, kad jas būtų nurodę patys keleiviai, reikia pabrėžti, kaip savo išvados 61 punkte padarė generalinė advokatė, kad pačiame reglamente nėra jokių nuostatų, kurios neleistų priteisti kompensacijos dėl Reglamento Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsniuose numatytų neįvykdytų pareigų tik dėl to, kad oro transporto keleiviai nesirėmė šiomis nuostatomis.

46 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, į antrąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnyje nurodytą „papildomos kompensacijos“ sąvoką reikia aiškinti taip, kad ji suteikia nacionaliniam teismui galimybę Monrealio konvencijoje ar nacionalinėje teisėje numatytomis sąlygomis kompensuoti dėl neįvykdytos vežimo oro transportu sutarties patirtą žalą, įskaitant neturtinę. Tačiau šia

„papildomos kompensacijos“ sąvoka nacionalinis teismas negali remtis kaip teisiniu pagrindu, kad oro vežėjui nurodytų atlyginti keleiviams, kurių skrydis buvo atidėtas arba atšauktas, išlaidas, jų patirtas dėl to, kad šis vežėjas neįvykdė jam šio reglamento 8 ir 9 straipsniuose numatytos pareigos suteikti pagalbą ir pasirūpinti.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

47 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (trečioji kolegija) nusprendžia:

1. 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 2 straipsnio l punkte apibrėžtą „atšaukimo“ sąvoką reikia aiškinti taip, kad tokioje situacijoje, kaip nagrinėjama pagrindinėje byloje, ji apima ne tik tuos atvejus, kai atitinkamas orlaivis apskritai neišskrenda, bet ir tuos atvejus, kai orlaivis išskrido, tačiau dėl kokios nors priežasties buvo priverstas grįžti į išvykimo oro uostą, o šio orlaivio keleiviai buvo perkelti į kitus skrydžius.

2. Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnyje nurodytą „papildomos kompensacijos“ sąvoką reikia aiškinti taip, kad ji suteikia nacionaliniam teismui galimybę Konvencijoje dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru transporto taisyklių suvienodinimo ar nacionalinėje teisėje numatytomis sąlygomis kompensuoti dėl neįvykdytos vežimo oro transportu sutarties patirtą žalą, įskaitant neturtinę. Tačiau šia „papildomos kompensacijos“ sąvoka nacionalinis teismas negali remtis kaip teisiniu pagrindu, kad oro vežėjui nurodytų atlyginti keleiviams, kurių skrydis buvo atidėtas arba atšauktas, išlaidas, jų patirtas dėl to, kad šis vežėjas neįvykdė jam šio reglamento 8 ir 9 straipsniuose numatytos pareigos suteikti pagalbą ir pasirūpinti.

Parašai.